

第5回大阪港ベイエリアに関する意見交換会（書面開催）結果概要

■方法：アンケートによる意見交換

■ご協力いただいた団体：

株式会社大阪シティドーム、南海電気鉄道株式会社、ホテルユニバーサルポート、大阪シティバス株式会社、一般財団法人大阪国際経済振興センター、JLL モールマネジメント株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、堺ホテル協会、いであ株式会社、株式会社 NTT ドコモ、アムテック株式会社、アジア太平洋トレードセンター株式会社、南海バス株式会社

（順不同）計13団体

主催：大阪府住宅まちづくり部

大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン中間とりまとめ（案）（R2.8）について

① 大阪広域ベイエリアがめざす姿について

- ・関係プレイヤーのベクトルの方向性をあわせて、協調して取り組んで行くことができるかが大きな課題
- ・将来的には、道路(車)以外で人の往来のベースとなる輸送手段(鉄道・水運等)の強化が必須
- ・ベイエリアに期待するものとして、港湾物流・人流を担う役割も重要
- ・ベイエリア咲洲を **RT・IoT** などの先端技術の実証実験やイノベーション拠点として打ち出すべき
- ・内陸部中心市街地からの交通アクセスの整備は重要

② 取組みの方向性と活性化方策について

- ・「観光」「賑わい」「産業」などでの活性化策は、将来的な可能性を的確に捉えている
- ・夢洲に集まった来場者を、他エリアや既存施設等にどう回遊させて、ベイエリア全体の活性化を図っていくかが大切
- ・夢洲に現存するコンテナターミナルを中心とした物流機能の将来像も明確にすべき
- ・地区によって、観光、商業、漁業等、その地区の特性を生かした色付けをすることでベイエリアが活性化するのではないか
- ・官民連携して取り組んでいく必要があるが、事業や活動を継続し育てるためには官の支援が不可欠

③ 重点的な取組みについて

- ・サイクルロードを作って拠点を結ぶだけでは集客力は高まらないので、その道ならではの経由地・スポットも開発する必要がある
- ・空港からベイエリアへの誘客を図る海上(海運)でのネットワーク、都心・内陸部への誘客を図る水上(川運)でのネットワークを充実させていく事は誘客の点でもとても大切
- ・現時点では、鉄道と車が輸送手段のほぼ全てを担っており、輸送手段を分散させておく事は危機管理の点でも大切

- ・水上交通の整備、充実が必要。電車、バス等、現在もある移動手段との連携、それぞれのメリットを打ち出せるような対策も必要。サイクルルートの設定、周知とともに、利便性(ルートのわかりやすさ、おすすめスポット、貸出・返却場所の充実等)も重要。
- ・海上交通は、陸上交通に比べて“時間がかかる”というデメリットがあるため、電車・バスといった交通手段の代替ではなく、全く別の観光資源として活用するのがよい。
- ・夢洲は万博・I Rによる統合リゾート、舞洲はスポーツと顔ができている。咲州も顔(特徴)をつくりPRする事が必要。是非、一緒に取り組みたい。

④ 大阪～堺の取組みについて

- ・大阪市に隣接する「堺市」は、海上、関空ルートのにも重要で、密な連携が必要
- ・ハード面での整備とソフト面でのストレスフリー・シームレス(MasSなどの有効活用)を両軸で進めていくべき
- ・点在している観光資源をどこどこで繋げるのか、エリアのハブとなるべき拠点はどこなのかをよく検討すべき
- ・大阪～堺エリアの繋がりが近距離の割に希薄であり、相互に行き交う交通網(海上・鉄道共)の充実が必要。
- ・交通アクセス、ベイエリア間の連絡・周遊性が必要。それぞれのエリアに楽しめるスポットが出来なければ、周遊性というメリットがなくなる。
- ・世間のイメージとして、スポーツ施設があるというイメージがない
- ・交通が便利であれば堺浜なども活性化する

今後のベイエリアのまちづくりについて

- ・コロナの影響により官民ともに財源面でも大きなダメージを受けており、投資余力に乏しいのが実情。従来以上に、限られた財源、資源を効率的に活用していかなければならない。
- ・インバウンドが見込めずとも、国内(もしくは近隣地域)だけでも活性化する様なまちづくりができることを望む。また、人口減少・少子高齢化対策や、災害時の対策については注力すべき。
- ・コロナウイルスにより交通事業を取り巻く環境が一変しており、ベイエリアへの交通アクセスについても変化や革新が求められる。当面は厳しい経営環境が続くと想定されるが、ベイエリアのまちづくりが新たなビジネスチャンスと考え、可能な限り積極的に関わっていきたい。
- ・咲洲の顔(街づくりの方針)をもう少し絞り、企業活動を促進させる事が必要